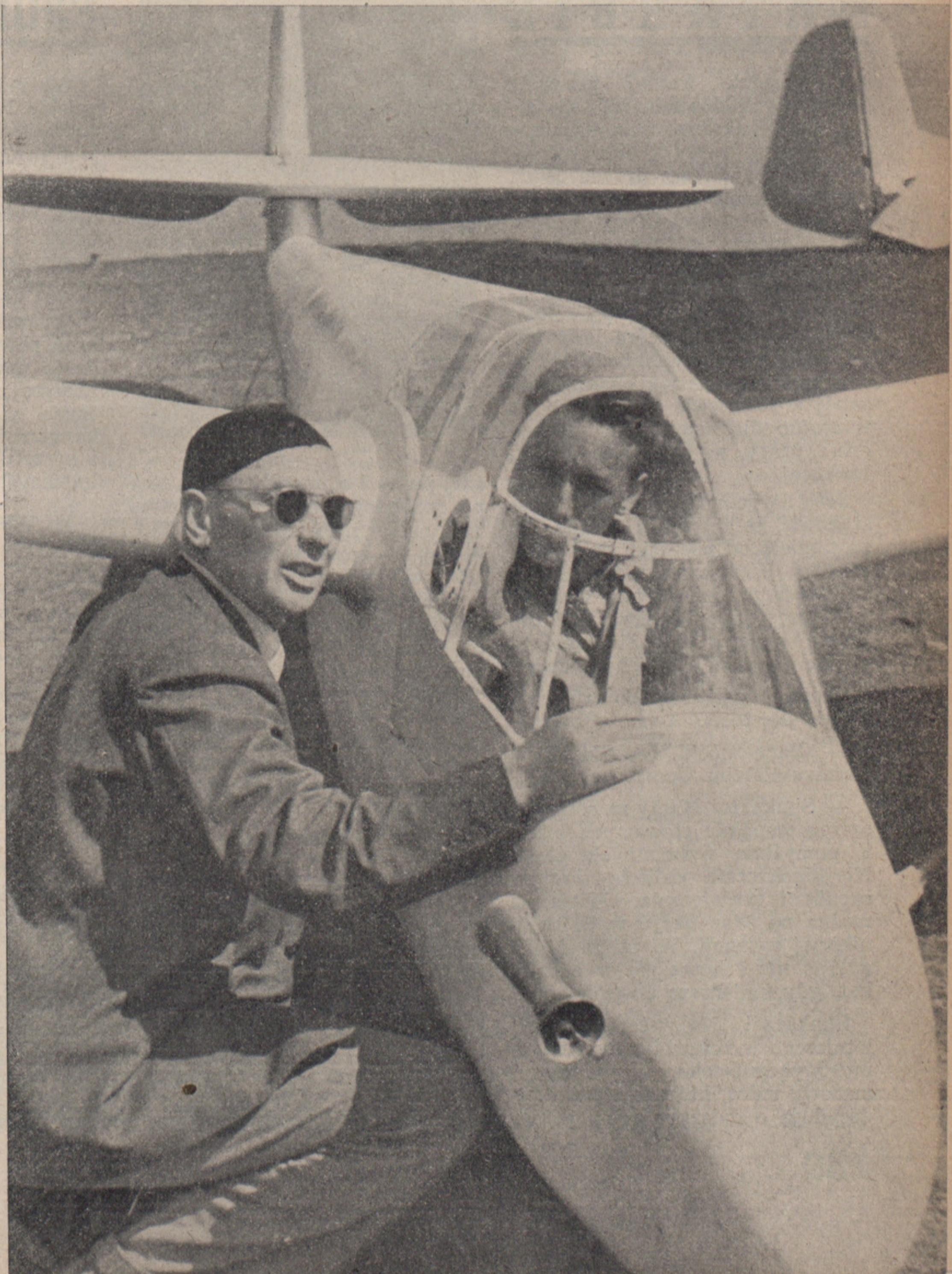
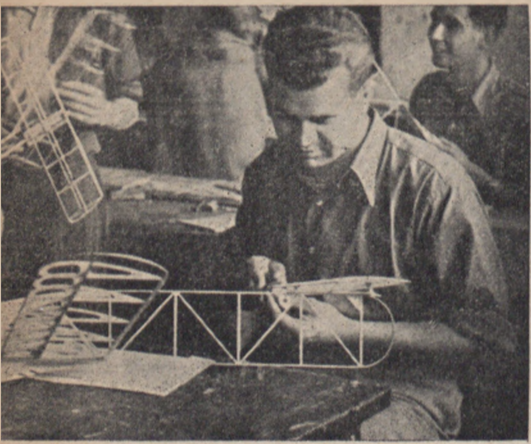
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 22 (154)

24—31 MAJA 1949











NATARCIE FRONTU III T.L.L.

Nie będzie żadnej przesady w mych słowach, jeśli stwierdzę, że „Simkarze" stanowią bardzo zgrany, zżyty i dobrany zespół, że stanowimy prawie jedną wielką rodzinę. Mimo iż do chwili obecnej nie zwołaliśmy jeszcze ani jednego walnego zebrania, mimo iż nie nosimy jednolitych mundurów ani żadnych odznak — jesteśmy poważną, zdyscyplinowaną organizacją, która liczy kilkanaście tysięcy młodych chłopców i dziewcząt zakochanych na zabój w lotnictwie i gotowych na wszystko dla osiągnięcia jednego celu: pracy w lotnictwie Polski Ludowej.

Jeśli się jednak przez chwilę zastanowić, cała sprawa stanie się zrozumiałą od początku do końca: przecież 95% czytelników SiM-u to modelarze i szybownicy wyszkoleni przez Ligę Lotniczą, „Służbę Polsce" i aerokluby. Simkarze to młoda gwardia polskich skrzydeł.

Skoro jednak mam do czynienia z gwardią, to...

— Baaaczność! — Słuchajcie rozkazu Sztabu Generalnego.

— Simkarze! Mamy za sobą już szereg wspólnie stoczonych bitew i pomyślnie wykonanych akcji. Niejednokrotnie daliście dowody zapału i poświęcenia. Wiem, że można na Was liczyć w najtrudniejszej sytuacji. Wiem, że żaden z Was nie schowa się w ciemny kąt, gdy inni ruszą do pracy.

Simkarze! Na wstępie sezonu lotniczego w roku bieżącym musimy wykonać skoncentrowany i masowy nalot, którego wyniki zadecydują o dalszym rozwoju naszej pracy i o przyśpieszeniu tempa rozbudowy naszego lotnictwa. Ten nalot nosi nazwę III TLL, która po rozszyfrowaniu brzmi: III Tydzień Ligi Lotniczej.

Liga liczy w chwili obecnej ponad pół miliona członków i prowadzi ponad 120 modelarni. Czy to dużo, czy mało?

Jeśli weźmiemy pod uwagę wszystkie trudności, jeśli będziemy stosować miarę przedwojenną, jeśli wspomnimy, jak krótko istnieje LL, to odpowiemy iż jest to bardzo dużo.

Ale jeśli wspomnimy o tempie rozwoju naszego kraju, o milionach ludzi, którzy nic nie wiedzą o lotnictwie, o dziesiątkach tysięcy młodych chłopców i dziewcząt, którzy z powodu braku miejsc nie mogą dostać się do modelarni — to powiemy: „bardzo mało".

UWAGA!

Do numeru niniejszego załączono Fotogazetkę Ligi Lotniczej, którą należy wykorzystać w nalocie propagandowym lotnictwa.

Wy dobrze wiecie, że lotnictwo polskie będzie takie, jakie Wy je zbudujecie. W Waszych rękach jest przyszłość polskich skrzydeł.

W czasie III TLL setki tysięcy ludzi muszą zapoznać się z lotnictwem, szybownictwem i modelarstwem, muszą pokochać lotnictwo i wstąpić do szeregów LL.

W czasie III TLL musimy zebrać poważne fundusze na zakładanie nowych modelarni, na rozbudowę ośrodków i szkół lotniczych, na budowę nowych lotnisk, hangarów, wież spadochronowych i sprzętu, na wydawanie książek lotniczych.

W czasie III TLL całe społeczeństwo polskie musi się dowiedzieć, że my, młodzież lotnicza, budujemy ludowe, pokojowe lotnictwo, które pełnić będzie służbę dla narodu służąc interesom ludzi pracy.

Tę olbrzymią pracę w ramach III Tygodnia Ligi Lotniczej wykonamy tylko wówczas, jeśli ani jeden z nas nie pozostanie w domu, jeśli wszyscy weźmiemy udział w tym potężnym nalocie propagandy lotnictwa.

Simkarze! Wszyscy ruszamy natychmiast do pracy w szeregach LL. III Tydzień Ligi Lotniczej musi przynieść nam zwycięstwo na całym froncie.

Simkarze!

Przesyłajcie do redakcji króciutkie opisy Waszej pracy w ramach III Tygodnia Ligi Lotniczej.

(peleng)

I POLSKI KONKURS PŁATOWCÓW BEZSILNIKOWYCH W ROKU 1923

JANUSZ KĘDZIERSKI

W okresie kiedy nasi młodzi szybownicy zawzięcie trenują przed czekającymi ich „Krajowymi Zawodami Juniorów", warto choć pokrótce przypomnieć, jak wyglądał „I Polski Konkurs Płatowców Bezsilnikowych", który odbył się w sierpniu 1923 r.

Ośrodkiem, który pierwszy rzucił myśl organizacji zawodów, była Sekcja Lotnicza Politechniki Warszawskiej. Trudy zmontowania tego pionierskiego przedsięwzięcia przyjął na siebie Związek Lotników Polskich z Poznania.

Przed organizatorami stanęły dwa zasadnicze problemy: „podniecić" konstruktorów do jak najszybszej budowy szybowców (każdy z pilotów stawał przecież do zawodów na własnej maszynie) no i znalezienie odpowiedniego terenu. W konstrukcji szybowców miano już pewne, choć dosyć mizerne, doświadczenie. Znacznie trudniej przedstawiała się kwestia znalezienia odpowiedniej „górki z wiaterkiem" — który by chciał wiać z przewidzianej strony. Prawdę powiedziawszy, nikt z organizatorów nie miał wówczas zielonego pojęcia, jak powinien wyglądać teren nadający się do lotów.

Ale nie śmiejmy się z tego — było to przecież dwadzieścia sześć lat temu!

Przeszukano Tatry, robiono pomiary nawet na samym szczycie Czerwonych Wierchów — ale w końcu zdecydowano się na Czarną Górę pod Białką.

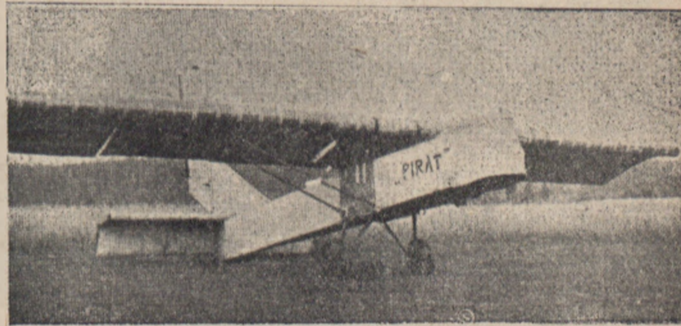
Na zawody zgłoszono 9 szybowców. Oglądając ich fotografie, nie trudno zauważyć, że wyglądały one raczej na samoloty pozbawione silników, — a nie na to, co dzisiaj nazywamy szybowcem. Najdziwaczniejszym tworem z punktu widzenia konstrukcji był „Pirat", zbudowany przez pilota Kućfira w Suchedniowskiej Fabryce Odlewów. Była to maszyna masywna, jak się to mówi— siekierą wyciosana — pozbijana solidnymi gwoździami! Pomimo swego groźnego wyglądu rozsypała się w drobny maczek przy pierwszym lądowaniu.

Wcale ciekawą konstrukcyjnie była „Dziaba", zbudowana przez inż. Malinowskiego. Był to szybowiec bezogonowy, o zmiennym w locie profilu skrzydła. Stanowił on więc, jak widzimy, pomysł bardzo śmiały i nowoczesny. Wykonanie szybowca było jednak ogromnie prymitywne. Pilot nosił szybowiec na plecach — praktyczne wypróbowanie w locie okazało się niemożliwe. W konstrukcji tej widać wyraźnie wpływ Lilienthala i Tańskiego — których szybowce też pozbawione były podwozia..

Trzeba dodać, że z szybowców, które usiłowały latać w Białce — tylko dwa miały płozy — reszta była na kółkach.

Porównując rezultaty tego „pierwszego kroku" szybowcowego z obecnymi wynikami przeciętnego, świeżo przeszkolonego junaka — trzeba by się chyba tylko roześmiać.

Z reguły prawie każdy start kończył się uszkodzeniem szybowca. Często było to spowodowane zainteresowaniem, jakie wzbudzały „latające wariaty" wśród miejscowych górali. Na przykład szybowiec Błażyńskiego „zaczepił" o głowę jakiegoś ciekawego gazdy i rozbił się na drobne kawałki. Co najciekawsze, czaszka twardego syna Podhala nie poniosła podobno przy tym uszczerbku!



Szybowiec „Pirat" konstrukcji Kućfira. Rozpiętość — 11 m, pow. nośna — 16,5 m^2, ciężar własny — 150 kg

Zwycięski „Akar", na którym latał doskonały pilot komunikacyjny, T. Karpiński osiągał w lotach ślizgowych czas do 3½ min. i wykonał jeden lot żaglowy, w którym wzbił się na wysokość około 20 m nad start. Największa przeleciana przez zwycięzcę odległość wynosiła ponad 3 km. „Akar" był zbudowany przez studenta Politechniki Warszawskiej, Adama Karpińskiego.

Podczas czytania opisów zawodów w Białce mimo woli nasuwa się nam myśl: Nie ma nic nowego pod słońcem! Okazuje się bowiem, że wspaniałe loty nocne naszych wyczynowców na Żarze w roku ubiegłym miały swój skromniutki początek już na zawodach w roku 1923.

Pilot W. Ulas wykonał lot trwający... 2 minuty o zmroku przy zapalonych ogniskach. Jak podawała ówczesna prasa: „Lot ten stanowił nader efektowne zamknięcie konkursu".

Tak to wyglądały te pierwsze polskie zawody szybowcowe. Przyczyny miernych, nawet jak na owe czasy, wyników są oczywiste: brak znajomości podstaw konstrukcji szybowców, nieodpowiedni teren i bardzo słabe warunki atmosferyczne (na 15 dni trwania konkursu było tylko 5 z wiatrem ponad 4 m/sek.).

Patrząc na te pierwsze poczynania z perspektywy lat i porównując je z osiągnięciami innych krajów, widzimy, że jednak, jak na początek, nie było specjalnie źle. Największą bodaj bolączką była nieumiejętność znalezienia dobrego terenu. Doświadczeń własnych nie mieliśmy, a słynny podówczas szybownik francuski, por. Thoret, oświadczył kategorycznie, że w Polsce nie ma miejsc nadających się do uprawiania szybownictwa! Fatalnie wybrany teren pod drugie z rzędu zawody (Oksywie pod Gdynią) spowodował, że pomimo dość znacznej frekwencji (22 szybowce) wyniki były słabsze niż w Białce. To niepowodzenie tak zniechęciło konstruktorów i pilotów, że nastąpiła kilkuletnia cisza. Dopiero w roku 1929 potrafiono znaleźć odpowiedni teren (Bezmiechowa). Ale — jak mawiał Kipling — to już zupełnie inna historia.

Zwycięzki szybowiec „Akar" konstrukcji Adama Karpińskiego, pilotowany przez T. Karpińskiego



MELDUNEK Z POZNANIA

W dniu 16 maja br. Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Poznańskiego wykonała przewidzianą na miesiąc maj normę godzin lotu.

Dzielni poznaniacy wylatali 37 godzin 24 minuty. Znaczy to, że Aeroklub Poznański ostro ruszył z miejsca do wielkiego wyścigu o miano najlepszego aeroklubu Polski.

Meldunek z Poznania jest pierwszą „jaskółką" współzawodnictwa pomiędzy aeroklubami regionalnymi.



JAK PARTYZANCI POLSCY LOTNIKÓW NIEMIECKICH W POLE WYWIEDLI

(opowiadanie prawdziwe)

Podczas pobytu w znanych z walk partyzanckich lasach lipskich, na południu Lubelszczyzny, poznałem starego muzykanta wędrownego. Muzykant ten był w czasie okupacji łącznikiem u partyzantów i opowiedział mi historię o największym boju partyzanckim, którą wiernie poniżej opisuję.

„Trzy lata już dokuczali Niemcom partyzanci w lubelskich lasach. Pomimo ochrony esesmanów i banszuców, mimo palących wsie karnych ekspedycji, każdej nocy słyszeliśmy wybuchy min pod niemieckimi pociągami, każdego tygodnia roznosiły się nowe wieści o napadach na posterunki żandarmerii albo garnizony Wehrmachtu.

Wiosną 1944 roku zebrały się w puszczy Lipskiej prawie wszytkie oddziały, by odpocząć, uporządkować się i zrzuty odebrać. Zaległa więc tam wśród błot głębokich i bagien I brygada AL „Ziemi Lubelskiej", dywersyjna brygada im. Wandy Wasilewskiej, oddział kpt. Kunickiego, oddział AK pod dowództwem Konara, a wreszcie 8 brygad partyzantki radzieckiej, razem około 2 tysięcy chłopa. Jęli się więc dowódcy naradzać, co robić, ustalać plan działania, latali łącznicy, pracowały iskrówki, gadali oficerowie.

Tymczasem o koncentracji dowiedzieli się Niemcy, zebrali trzy dywizje piechoty, kałmucki korpus kawaleryjski i 8 czerwca zamknęli pierścień wokół lasów lipskich, zaminowali drogi, podciągnęli tanki i artylerię. Gdy partyzanci zobaczyli, co się święci, zwołali naradę i postanowili zająć pozycję nad Branwią, koło wzgórz Porytowych i tam bitwę stoczyć.

Cofając się do tego rejonu zrobili zasadzkę, żeby pewność siebie Niemcom przed decydującym bojem odebrać. Kompanie „Przepiórki" i „Rysia" z I brygady AL zaczaiły się na skraju lasu i wybiły stamtąd cały sztab niemiecki, co z Janowa do Szklarni jechał. Przy zabitym oficerze Gestapo znaleźli plan obrony linii Wisły, który później Marszałkowi Roli odesłano, a także wykaz umownych znaków sygnałowych dla artylerii i lotnictwa. W odwet za tę zasadzkę samoloty przez pół godziny pusty las bombami obrzucały...

Następnego dnia skoro świt zagrzmiała artyleria i po niedługim czasie wyszły z lasu tyraliery Niemców. Szli, przedzierając się przez gęste krzaki, z zawiniętymi do łokci rękawami, siekąc wokół z pistoletów maszynowych. Zepchnęli paręset metrów oddziały Kunickiego i do wzgórza je przyparli tak, że już wydawało się, że żadnego ratunku dla naszych nie ma, zwłaszcza że artyleria gęstym ogniem do ziemi przygważdżała. Wtedy Kunicki kazał czerwone rakiety puszczać, co u Niemców „ogień na własnych oddziałach" oznaczało. Zauważyli je lotnicy obserwacyjni i niebawem artyleria celownik zmieniła i po szkopach pruć zaczęła. Dopieroż kapitan zielonymi rakietami w niebo sypnął, co dla lotników znaczyć miało „pociski w celu". Więc artylerzyści salwę za salwą w swoich puszczali. Niemcy w strachu czerwone rakiety wypuścili, to partyzanci im zielonymi odpowiedzieli. Takie się zamieszanie zrobiło, że artyleria całkiem ucichła. Zaraz też nasi kontratak zrobili i Niemców z pozycji wyparli.

Nadleciały wtedy samoloty, dziewięć ich było, „sztukasów" z wygiętymi skrzydłami. Zapalili bombami las, ale rzucali je niecelnie, więc też zaraz niemieccy piechurzy białe płachty sygnalizacyjne wykładać koło siebie zaczęli, żeby kierunek lotnikom wskazać. Na to tylko czekali nasi, którzy w nocy z czego się dało, ze wszystkich szmat, białe kwadraty szyli. Lotnicy puścili drugą serię bomb za pozycjami partyzantów, szkody żadnej nie wyrządzając, za to trzecią przyłożyli celniej—w drugą linię niemieckiej piechoty. Potem już szło rozmaicie, oberwali jedni i drudzy, ale więcej bomb spadło na niezamaskowanych a pewnych siebie Niemców. Chłopcy z kompanii „Bogdana" dobrze też przetrzepali samoloty z rusznic przeciwpancernych, aż jeden dym puścił i chwiejnym lotem uszedł.

Te płachty wykładane były przez partyzantów częściej niż przez samych Niemców, tak że wreszcie lotnicy zupełnie głowę stracili i pod Flisami własny batalion, co w szyku do pozycji maszerował, zasypali bombami i ogniem kaemów siekli, ponad 50 ludzi zabijając. Wszystkie furmanki z Flisów zarekwirowali Niemcy, żeby rannych i zabitych wywieźć. Oj, pieklił się niemiecki generał, co z Janowa całą akcją dowodził, oj pieklił i wymyślał, i przeklinał, że samoloty więcej korzyści tym „verfluchte Banditen" przyniosły, i po południu lotników wycofał. Dzięki temu partyzanci całe siły na obronie skupić i do wieczora wszystkie ataki odeprzeć mogli.

A w nocy wszystkie oddziały partyzanckie, trzystu chłopów, co się pod ich opiekę schronili, kilkadziesiąt wozów wreszcie, wymknęli się z okrążenia i na południowy wschód pomaszerowali. Dział tylko, co je zdobyto podczas boju i które potem do Niemców strzelały, nie udało się zabrać i trzeba je było w bagnie zatopić.

Gdy w lasach józefowskich na nowe leża zapadli, przylecieli do nich nowi goście z powietrza — „zwinne kukuruźniki". Żywność przywiozły, meldunki i rozkazy w obie strony wożąc. Przeszło 50 rannych tymi „kukuruźnikami" do radzieckich szpitali się schroniło. Zaprzyjaźnili się chłopcy z lotnikami, długie rozmowy o rychłym końcu wojny wiodąc. Ale najchętniej słuchano opowiadań partyzantów Kunickiego o tym, jak Niemcy uciekali w popłochu, broń wszelką zostawiając, prażeni z góry przez własne samoloty i obrzucani niemieckimi bombami".

Rajmund Szubański

Z KRAJU

Zwycięzca olimpijski, Zatopek, sławny biegacz czeski, przyleciał na zawody w Warszawie wraz z całą drużyną lekkoatletyczną w dn. 8 maja br. samolotem PLL „LOT" o nazwie „Pierwszy Maj".

Przy obwodzie powiatowej LL w Zamościu istnieje dobrze zorganizowana modelarnia. Młodzi modelarze z wyróżniającym się Cezarym Janisem na czele skonstruowali cały szereg modeli latających z napędem gumowym i szybowców.

Zarząd gminy Jabłonna, pow. lubelskiego przekazał na cele Ligi Lotniczej 1 000 zł, apelując do innych gmin o zorganizowanie zbiórek.

W Kielcach odbyła się wojewódzka konferencja instruktorów modelarstwa lotniczego, która miała na celu ustalenie miejsca i czasu Okręgowych Zawodów Modeli Latających. Ustalono, że tegoroczne zawody odbędą się w Radomiu, w czerwcu, w czasie Zielonych Świąt.

Przy Kole LL w Szkole Zawodowej Nr 1 w Poznaniu powstało Koło modelarstwa lotniczego, które weźmie udział w wystawie międzyszkolnej.

Smutne, ale prawdziwe. Na ogólną cyfrę 290 kół Ligi Lotniczej w Bydgoszczy zaledwie... 20 prenumeruje SiM, a na 100 nowych kół we Wrocławiu mamy 6 (dosłownie sześć) kół, które prenumerują nasze pismo. Czy nie wstyd?

Nareszcie Okręg Warszawski Ligi Lotniczej otrzymał kredyty na uruchomienie wieży spadochronowej na Pradze.

Dyrekcja naczelna Ligi Lotniczej prosi za pośrednictwem SiM-u o nadsyłanie wiadomości z życia Ligi pod adresem: Warszawa, ul. Nowogrodzka 49, Wydział Propagandy i Wydawnictw.

Loty propagandowe dla przodowników pracy oraz dla aktywnych członków LL zostaną zorganizowane w III Tygodniu Ligi Lotniczej. W dniu zakończenia Tygodnia Ligi — odbędą się wycieczki na lotniska i pokazy samolotów.

Wydział Spadochronowy Zarządu Głównego LL wezwał wszystkie Ośrodki Spadochronowe, w których są czynne wieże spadochronowe, aby przystąpiły do rywalizacji w ilości wykonanych skoków propagandowych z wieży.



Jak wygląda nieracjonalny transport szybowca, pokazano na zdjęciu. Wystarczyłoby trzech ludzi, a tutaj widzimy aż dziewięciu ! !

SPRZĘT TO CENNA RZECZ

Dzisiaj omówimy pierwszy punkt Regulaminu Współzawodnictwa między aeroklubami regionalnymi na rok 1949, którym jest: eksploatacja sprzętu, czyli — gospodarka tym sprzętem.

Sprawa jest pierwszorzędnej wagi: aby w szybownictwie móc wylatać 367% godzin w stosunku do roku ubiegłego i zdobyć 70 kategorii „D" wobec 26 z roku zeszłego (zadanie na rok bieżący), na to aby w sporcie silnikowym wylatać nie tylko 100% zwiększonego kontyngentu lotów treningowych, ale dać również licencję pilota wszystkim wyszkolonym w roku ubiegłym — musimy nasze szybowce i samoloty eksploatować zupełnie inaczej niż to czyniliśmy do tej pory.

A więc — rewolucja w dziedzinie eksploatacji?! Tak, i to jak najbardziej gruntowna i radykalna, nie cofająca się przed niczym, aby osiągnąć swój cel: latać dużo i tanio, oszczędzając równocześnie sprzęt.

W aeroklubach naszych jest tego sprzętu dużo. Będzie go w tym roku jeszcze znacznie więcej, bowiem dojdą całe serie maszyn krajowej produkcji.

Nie ma absolutnie obawy o brak sprzętu, jest go bardzo dużo, tylko... czy potrafimy go we właściwy sposób wykorzystać?

Na pewno tak, ale — nie może być w aeroklubie tego stanu, kiedy to np. na pięć posiadanych szybowców wszytkie pięć bierze czynny udział w treningach. Cały sprzęt zużywa się wtedy i niszczeje w szybkim czasie, a gdy do warsztatu pójdzie ostatni już szybowiec — wtedy nie ma na czym latać.

Pomyślcie tylko: przecież trening można prowadzić doskonale na czterech szybowcach, podczas gdy jeden szybowiec jest w rezerwie, zakonserwowany i gotów do lotu.

Nie chodzi tu bynajmniej o to, aby starać się wprowadzić w ruch najmniejszą ilość maszyn, lecz o to, aby wykorzystywać do latania tylko rzeczywiście potrzebną ilość, unikając niepotrzebnego zużycia od razu całości.

Sprawa druga: nie może być w aeroklubie tej sytuacji, że np. zepsutą wyciągarkę odsyła się do remontu dopiero z chwilą rozpoczęcia sezonu lotów. Skutek tego niedbalstwa jest taki, że pomimo wystarczającej ilości gotowych do lotów szybowców — następuje przerwa w treningach, spowodowana brakiem wyciągarki. Nie pomyślano wcześniej o naprawie, naprawy tej uprzednio nie zaplanowano.

Normy przydziałów szybowców w stosunku do ilości osób trenujących, przewidziane przez Regulamin Współzawodnictwa między aeroklubami regionalnymi, wyglądają w roku bieżącym w sposób następujący: 1 szybowiec szkolny na 20 pilotów trenujących do II stopnia, 1 treningowy na 10 pilotów trenujących do III stopnia, 1 wyczynowy na 5 pilotów trenujących do IV stopnia i 1 samolot do treningu na 15 pilotów silnikowych.

Zakładamy przy tym, że: każdy szybowiec szkolny musi wykonać w roku przynajmniej 800 startów, każdy szybowiec treningowy musi wykonać w roku przynajmniej 250 startów, każdy szybowiec wyczynowy musi wylatać w roku przynajmniej 75 godzin, każdy samolot do treningu musi wylatać w roku przynajmniej 200 godzin, każda wyciągarka musi wykonać w roku przynajmniej 4 000 ciągnięć.

Nie znaczy to jednak, że np. szkolny „ABC" dociągnie do 800 startów na rok i nie wolno mu przekroczyć tej cyfry. Normy są tak opracowane, że ilość startów może być swobodnie przekroczona. Będzie można wykonać nie tylko 800 startów, lecz swobodnie — 1 000.

Tak samo, jeśli wyciągarka będzie działała bez zarzutu, jeśli będzie odpowiednio do pracy przygotowana, możliwe będzie osiągnięcie na niej nie tylko 4 000 ciągnięć rocznie, jak przewiduje norma, lecz znaczne przekroczenie tej cyfry.

Normy nie tylko trzeba wykonać, lecz także trzeba je przekroczyć. To przewiduje współzawodnictwo aeroklubowej pracy i to jest najzupełniej możliwe.

Przekraczając normę aeroklub nie tylko zaoszczędzi na lataniu, nie tylko je usprawni, lecz — zdobędzie cenne punkty, które wysuną go przed inne aerokluby biorące udział we współzawodnictwie.

Ogólna punktacja za eksploatację sprzętu (P_I) będzie się wyrażała następującym wzorem:

$$P_I = (P_1 + P_2 + P_3 + P_4 + P_5) - U \cdot 50$$

P_1 — to nic innego, jak ilość startów szybowców szkolnych pomnożona przez 100. Iloczyn powstały z tego mnożenia dzielimy przez ilość startów szybowców szkolnych według normy.

A więc załóżmy, że jeden z klubów wykonał w roku 1 000 startów na szybowcach szkolnych. Tę cyfrę mnożymy przez 100 i otrzymujemy iloczyn 100 000. Iloczyn ten z kolei dzielimy przez ilość startów, która przypada na klub według normy, np. 800 i otrzymujemy iloraz 125. A więc — klub przekroczył normę i uzyskał 25 punktów ponad plan.

P_2, P_3 itd. — są to oznaczenia, dotyczące szybowców innych klas, samolotów i wyciągarek. $U \times 50$ — oznaczamy ilość uszkodzeń sprzętu.

Gdy wszystkie te dane podstawimy do pierwszego wzoru, (P_I) otrzymamy rzeczywisty obraz pracy aeroklubu, biorącego udział we współzawodnictwie.

J. Z.









JUNIORZY NA ŻARZE

JUNIORZY NA ŻARZE • JUNIORZY NA ŻARZE • JUNIORZY NA ŻARZE

Dni piąty i szósty maja były na Żarze dniami szczególnego nabożeństwa. Wiał mianowicie upragniony halniak, który ma tę sympatyczną właściwość, że wprawia w drżenie każde serce prawdziwego szybownika.

Wiatr był przyjemnie ciepły i przyjemnie silny, bo szybkość jego dochodziła chwilami do 23 metrów na sekundę, toteż kiedyśmy rankiem 5 znaleźli się na starcie, nie było wśród nas jednej bodaj twarzy, której by nie przekreślał szeroki, radosny, od ucha do ucha uśmiech zadowolenia. Radości naszej nie podzielał kierownik Dziurzyński, którego martwił lekki wschodni skos tego południowca. Obawy okazały się jak najbardziej uzasadnione, gdy w powietrze poszły pierwsze szybowce — sondy na „oblatanie warunków". Tragedia tkwiła w tym, że przy wietrze z kierunków SW i SSW południowe zbocze Żaru leży w cieniu przeciwległej Magóry i powstające stąd zawirowania powodują tak potworne rzucania (gwałtowne przeskoki od bardzo silnych wznoszeń do jeszcze silniejszych duszeń), że utrzymać w tych warunkach szybowiec nad stokiem potrafią tylko głowa i ręka najbardziej zaawansowanego pilota. Toteż ponad start wyszły jedynie trzy wspaniałe „Sępy", a w nich równie wspaniali piloci: Irena Kempówna, Tadeusz Góra i Adam Zientek.

Tak więc w powietrzu przez dzień cały gimnastykowały się trzy „Sępy", a my, po wykonaniu kilku nieudanych prób żaglowania, poprzestaliśmy na podpatrywaniu mistrzów, nie zaniedbując wszelako pilnego — jak sroka w kość — patrzenia w nabrzmiały siłą podmuchu rękaw, z niecierpliwym oczekiwaniem na zmianę kierunku wiatru.

Przed wieczorem usiedli Kempówna i Góra, a Zientek, który już od dawna czekał okazji na zrobienie jakiegoś nowego, przyzwoitego lotu długotrwałego, wisiał nadal niezmordowanie w powietrzu...

Kończyliśmy już rozstawianie lamp na lądowisku w przewidywaniu całonocnego latania Zientka, gdy figlarz wiatr ucichł zupełnie i ostatni „Sęp" po jedenasto i pół godzinnym locie dał też za wygraną.

Ranek dnia 6, powitał nas na starcie identycznymi warunkami jak w dniu poprzednim. Z podziwem, ale i z zazdrością pomagaliśmy przy wypuszczeniu niestrudzonego Zientka, który znów zapowiedział lot długotrwały.

Otrzymany z Krakowa komunikat meteorologiczny wróżył co prawda zbliżanie się frontu chłodnego z zachodu i w związku z tym zmianę kierunku wiatru na SW, ale na razie byliśmy w nastrojach, które trudno byłoby nazwać różowymi.

Potwierdzenie komunikatu nie dało na siebie jednak długo czekać. Około jedenastej wiatr zelżał trochę, obracając się równocześnie na kierunek S, a wkrótce potem zaczepił się pierwszy z naszej grupy. Teraz na starcie zawrzało. Jeden po drugim zaczęły wylatywać jak z procy szybowce.

— Czternaście maszyn uwijało się nad Żarem jak pszczoły wokół własnego ula. Rozchodziły się w pogoni za noszeniami po wszystkich okolicznych stokach i znów się zbierały nad startem, żeby się zameldować i stwierdzić, czy nie ma dla której jakiegoś polecenia w formie umówionego znaku, wyłożonego na szczycie. Przy pomocy tych znaków kierownik pościągał przed wieczorem kolejno wszystkie maszyny oprócz jednej: w powietrzu pozostał „Sęp" Zientka.

I znów gorączkowe rozstawianie lamp na lądowisku, znów rozpalanie orientacyjnych ognisk na Kiczerze i na Magórze, znów podział na zmiany dyżurów nocnych, a potem długie godziny wypatrywania na czarnym niebie trzech kolorowych światełek „Sępa" i ustawiczne, pełne pobożnego życzenia powtarzane jeden do drugiego:

— Żeby tylko warunki nie spuchły!

A warunki niestety spuchły. Około 4 nad ranem wiatr odwrócił się o 180° i zesłabł zupełnie. „Sęp" walczył jeszcze rozpaczliwie przez dłuższą chwilę z każdym metrem opadania, wykręcił się nawet ponad start w jakimś zbłąkanym nocnym kominie i o wpół do piątej po 18 godzinach lotu wylądował.

Gdy patrzyłem na wysiadającego z kabiny Zientka, który ze swym nieodłącznym uśmiechem mówił bez cienia żalu:

— „A, no, trudno. Znów się nie udało. Spróbujemy innym razem" — przypomniały mi się wieczorne rozmowy z kolegami, którzy w ciągu dnia porobili swoje „pięciogodzinówki" i przypomniała mi się moja własna „pięciogodzinówka" z ubiegłego roku.

Drodzy SiM-karze, którzy budujecie modele, którzy kończycie kursy teoretyczne i którzy zaczynacie szkolenie szybowcowe. Czy Wy wiecie, ile hartu i siły woli potrzeba na osiemnastogodzinny lot szybowcowy? Czy Wy wiecie, ile takich jedenasto- osiemnasto- dwudziesto- i więcej godzinnych lotów trzeba wykonać, zanim padnie rekord?

* * *

Ranek dnia 9 maja 1949 r. Słonecznie, ale zimno. Wiatr płn.-zachodni. Równowaga chwiejna z licznymi, ale płasko rozbudowanymi cumulusami. Na Żarze normalna praca przygotowawcza przed startem, to znaczy wyhangarowanie szybowców, „urozmaicone" kręceniem zdjęć przez czołówkę filmową, która wykorzystując pogodę zabrała się ostro do pracy.

Po długich, żartobliwych targach z filmowcami, uzyskaliśmy wreszcie zezwolenie na zabranie „Sępa" i „Muchy" na start. Kierownik Dziurzyński z troskliwością ojca dociągał pasy spadochronów i sprawdzał barografy zanim wypuścił w powietrze najpierw Zientka na „Sępie", a potem Kempównę na „Musze". Okazało się, że warunki termiczne nie były wcale tak wspaniałe, jak wydawało się z ziemi, i dużo pracy kosztowało naszych bohaterów, zanim w mozolnym i precyzyjnym krążeniu zdobyli wysokość, pozwalającą im na rozpoczęcie zadania.

O godzinie 12.30 zameldowała się nad startem „Mucha" i w chwilę potem zginęła za szerokim grzbietem Magóry, a blisko w godzinę po niej, ryknąwszy groźnie hamulcami, runął w kierunku Ustronia „Sęp".

Walka się rozpoczęła...

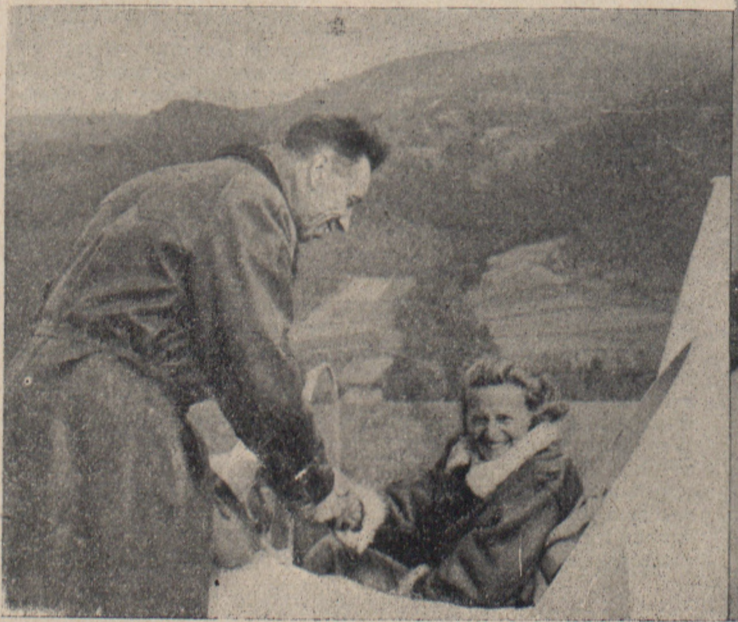
W międzyczasie grupa juniorów próbowała swych sił ze zmiennym szczęściem na odcinku „nieco" krótszym: Żar — Magóra — Żar. Ogólne nasze zdanie opiniowało warunki, jako niesprzyjające do rozpoczętego przez Zientka i Kempównę przelotu i oczekiwaliśmy raczej meldunku z trasy, że gdzieś sobie grzecznie po drodze usiedli. Dopiero po godzinie 14 zelektryzował nas telefon z Ustronia. Komisarz sportowy donosił z pierwszego punktu kontrolnego, że przyjął kolejno zameldowanie „Muchy" i „Sępa" i że oba szybowce poleciały dalej w kierunku Pilska. Otucha wstąpiła w serca, a przed potężną lornetą artyleryjską, która służy instruktorom do obserwacji lądowań treningowych, uformował się ogonek. Każdy chciał być pierwszym, który wypatrzy na horyzoncie rekordzistę.

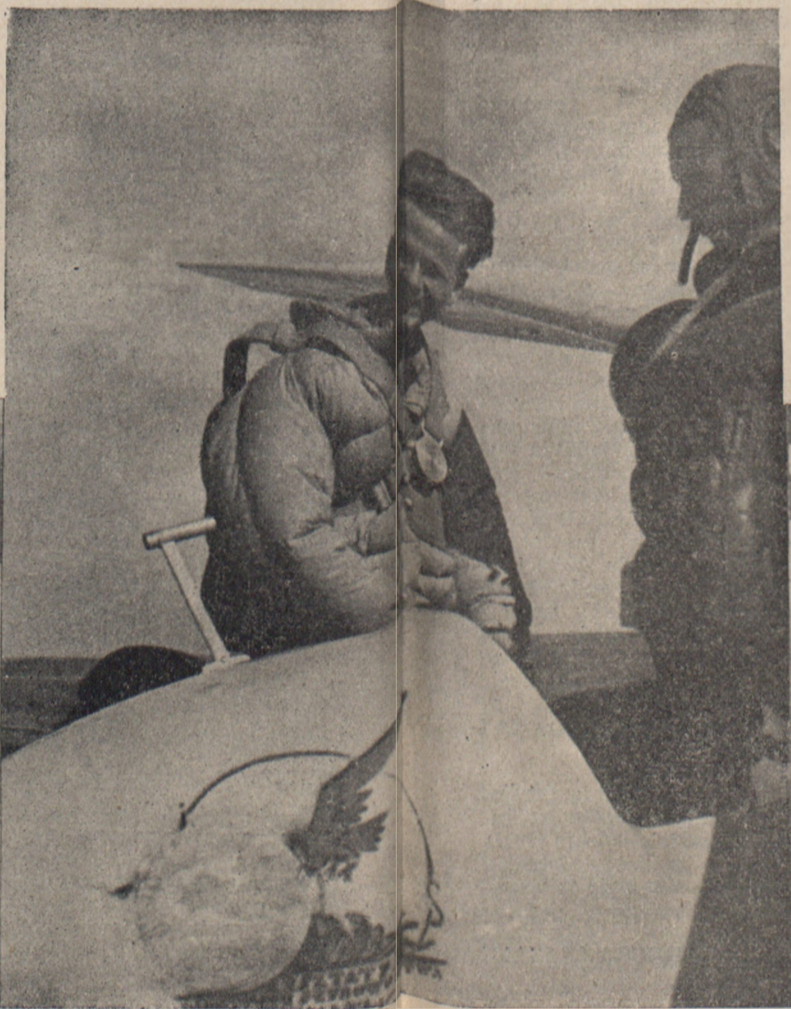
Niecierpliwość nasza została jednak wystawiona na długą próbę.

* * *

Przed chwilą wylądowałem nie znalazłszy w powietrzu żadnego oparcia dla skrzydeł „Minimoa".

Wymianę doświadczeń i współzawodnictwo widać na gazetce ściennej; o czym mogą się przekonać Czytelnicy, patrząc na zdjęcia u góry. Wszystkich juniorów poznajemy obok, przechodząc następnie do ekipy warszawskiej, która samotnie pozuje nam do zdjęcia, oraz filmowców, którzy w myśl wszelkich zasad przyśpieszonego fotografowania wzięli się do „kręcenia" szybowcowego filmu. Widzimy ich właśnie przy ciężkiej pracy.







Bardzo się ucieszył prof. Humen i Irka Kempówna — po rekordzie. Zasłużone gratulacje, a w chwilę potem rozcieranie zziębniętych nóg widzimy na zdjęciach obok.

Adam Zientek nie zmarzł tak, jak nasza pilotka, bo ubrany był w słynną „pierzynę" — kombinezon, która, jak twierdzą zazdrośni, pomaga w biciu rekordów. My w pierzynę nie wierzymy, ale wiemy jak lata Zientek.

Wkrótce po mnie siadł Rysiek Witkowski.

Podciągnięto nas (a ściślej szybowce) do wagonika wyciągu, a że lina wyciągu sprawdzana była akurat przez kontrolę techniczną, więc wykorzystując czas, zaczęliśmy snuć domysły na temat rezultatu lotu Zientka i Kempówny. Wyrażałem właśnie swe obawy o ostatni odcinek trasy: Pilsko — Żar, która przebiegała dokładnie pod wiatr, gdy Rysiek przerwał mi szturchańcem i krzyknął nie tyle radośnie, co niedowierzająco:

— Tadek! „Mucha“!

Rzeczywiście z nad Jaworzyny wyprysnęła zgrabna sylwetka „Muchy“ i rwała na „pełnym gazie“ nad szczyt Żaru. Przypikowała ostro nad metą, wyrwała zwinnie nad jezioro, zwinęła ciasno pętlę i w ślizgach, ostrych jak żyletka, zaczęła schodzić do lądowania. Teraz nie mieliśmy już wątpliwości: padł rek...

— Tam do licha! Dopiero świst „Sępa“, spadającego w klasycznym nurku na metę, odwrócił naszą uwagę od „Muchy“.

— H u r r a ! Więc i on jest!

Teraz nie mieliśmy wątpliwości po raz drugi: **padły trzy rekordy przelotu po trasie trójkąta, o obwodzie 100 km!** Kempówna — kobiecy międzynarodowy i kobiecy rekord Polski, Zientka — męski rekord Polski.

Sposób, w jaki wyraziliśmy naszą radość z rekordu, przemilczę raczej, żeby nie budzić zazdrości tych, którzy nie mieli szczęścia być przy powitaniu. Zdradzę tylko, że prof. Humen, który był też na lądowisku i podszedł po chwili, składając gratulacje, miał wyraźną ochotę, żeby pójść w nasze ślady.

Z zapałem, wywołanym nie tylko wyczynem, zabraliśmy się z Ryśkiem do rozcierania skostniałych z zimna stóp rekordzistki.

Zientek wyżywał się jeszcze w kilkakrotnych nalotach na metę, po czym miękko i precyzyjnie wylądował na szczycie.

* * *

Do oblężonych przez gawiedź (czyli przez takich jak ja) bohaterów dnia, zdołałem się dopchać dopiero przy kolacji. Przeszkadzając im skutecznie w spożywaniu zasłużonego posiłku pytałem bezlitośnie o szczegóły lotu.

— Z Żaru ruszyłam na 1 100 metrach ponad start— opowiada pomiędzy jednym łykiem herbaty a drugim Kempówna. Podkręciłam się trochę na Magórze, na Szyndzielnej i jeszcze kilka razy po drodze — i stosunkowo łatwo dostałam się nad Ustroń, gdzie na punkcie kontrolnym miałam wysokość 600 m. Odskoczyłam potem do Goleszowa pod sympatyczną chmurkę, która mi dała znów 1 100 m przewyższenia i wzięłam kurs na Pilsko. Silny dosyć wiatr znosił na południe, a zawietrzna Równicy dusiła tak niesamowicie, że w dolinie Brennej zaczęła się tragedia. Ustawicznie tracąc wysokość zjechałam na 250 m poniżej startu i ani rusz nie mogłam się podreperować. Takich emocji jak tam, w tych dzikich i nie dających możliwości jakiego takiego lądowania dolinkach, nie przeżywałam już bardzo dawno — mówi tym razem bez swojego zwykłego uśmiechu Irena.

— Żebyś wiedziała — wtrąca wesoło Zientek — że oczami wyobraźni widziałem cię już obandażowaną na drzazgach „Muchy“.

— Ty się śmiej, Adasiu, a ja się zastanawiałam, czy tam nie zacząć płakać — karci kolegę Irenka i dodaje pogodnie:

— A swoją drogą właśnie to zjawienie się Zientka o jakieś 200 m nade mną dodało mi otuchy, bo widziałem, że i on jest w podobnych opałach.

— No i jak wyszliście stamtąd — dopytuję.

— Przeszło 50 minut „żebraliśmy się“ w takich drobnych kominkach, które wznosiły do 100 metrów, rozmazywały się i znów człowiek zjeżdżał nieubłaganie nad drzewka. Udało nam się wreszcie cudem jakimś wykręcić na 600 m ponad start, potem nad Skrzycznem, krążąc we wspólnym kominie, dobiliśmy się podstawy chmur, czyli jakichś 1 400 metrów, i stamtąd, kręcąc trochę po drodze, dolecieliśmy nad Pilsko, meldując się na 900 metrach. Nad samym punktem kontrolnym złapałam noszenie do 1 250, później w dolinie Żywca podreperowałam się jeszcze raz do 1 100 m, a dalej już bez cudów na Żar i reszta znana — kończy, rozkładając ręce ruchem bardzo bezradnej dziewczynki.

Zwracam wyczekująco wzrok na Zientka, który właśnie skończył kolację i rzuca:

— Kiedy faktycznie nie ma o czym mówić. Czas słaby, bo warunki były marne, a w dodatku ten czołowy wiatr na ostatnim odcinku.

— A tak bardziej szczegółowo? — nie ustępuję.

— No, cóż. Żar opuściłem na 1 300 metrach, koło Magóry wszedłem w chmurę i w locie prostym wyszedłem z niej za Aleksandrowicami. Na pierwszym punkcie, w Ustroniu miałem nawet ładną szybkość przelotową, bo cały odcinek zajął mi niespełna pół godziny. Dopiero w tej Brennej wymordowało mnie podobnie jak Irkę, a drugi raz za Pilskiem, kiedy nad Jeleśnią przeżywałem taki kryzys, że szukałem już pola do siadania.

Poprzestaję na tych wyjaśnieniach i rozmowa schodzi na tematy bardziej ogólne. Dowiaduję się przy okazji, że ta „kieszonkowa pilotka“ — jak ochrzciłem pannę Irenę z racji jej filigranowych kształtów — lubi, owszem, zajęcia kuchenne i ma nawet swą specjalność kulinarną w postaci jabłek w cieście, ale na ogół pewniej czuje się przy drążku szybowca, niż przy patelni. Na jabłka w cieście wprosiłem się nieodwołalnie i czy są jadalne poinformuję Czytelników, gdy tylko spróbuję. Tymczasem podam tylko, że Kempówna rozpoczęła swój przelot po trójkącie o godz. 12.30 i ukończyła go o godz. 16.55, osiągając szybkość przelotową 22,6 km/godz, natomiast Zientek ruszył ze startu o 13.27, a na mecie zameldował się o 16.56, mając średnią przelotową 28,7 km/godz.

U w a g a: średnią przelotową oblicza się dla trójkąta o obwodzie 100 km (FAI), pomimo, że Żar — Ustroń— Pilsko — Żar daje w obwodzie 103 km.

TADEUSZ REJNIAK

Z ZSRR

Rozwój lotnictwa ZSRR najlepiej obrazują tablice rekordów z lat ubiegłych. W roku 1937 ZSRR zajmował pod względem ilości rekordów V miejsce, w 1938 — IV miejsce, w 1939 — I miejsce. Wówczas 46 rekordów, to znaczy 34,7% wszystkich rekordów światowych, należało do Związku Radzieckiego. W roku 1946 na 170 rekordów zarejestrowanych przez FAI, 65 należało do ZSRR.

* * *

W związku ze zbliżającą się rocznicą historycznego przelotu przez Biegun Północny (w czerwcu 1937 roku), dokonanego przez pilotów W. Czkałowa, Bajdukowa i Bielakowa, czynione są w ZSRR przygotowania do otwarcia wielkiej wystawy poświęconej legendarnemu już dzisiaj lotnikowi, Waleremu Czkałowowi.

* * *

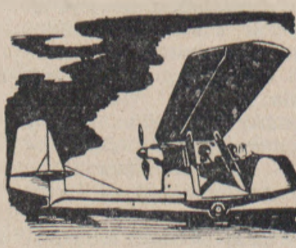
FAI zatwierdziła dwa rekordy modelarskie, zdobyte w ubiegłym roku w Silikatnaja. Zatwierdzono: szybkość lotu hydroplanu silnikowego, konstr. Martynowa i Gorina — 66,87 km/godz; szybkość lotu modelu z napędem silnikowym, konstr. Habarowa — 50,5 km/godz.

* * *

Pierwsze po wojnie wszechzwiązkowe zawody szybowcowe odbędą się w jednym z licznych ośrodków sportu lotniczego na Krymie. Przewidziany jest również liczny udział skoczków spadochronowych w osobnym konkursie.

Przed paroma miesiącami odbywały się w Kazaniu (ZSRR) próby nowego motoszybowca konstrukcji pilota Bojczenki i studenta Kazańskiego Instytutu Lotniczego, A. Żenżurista.

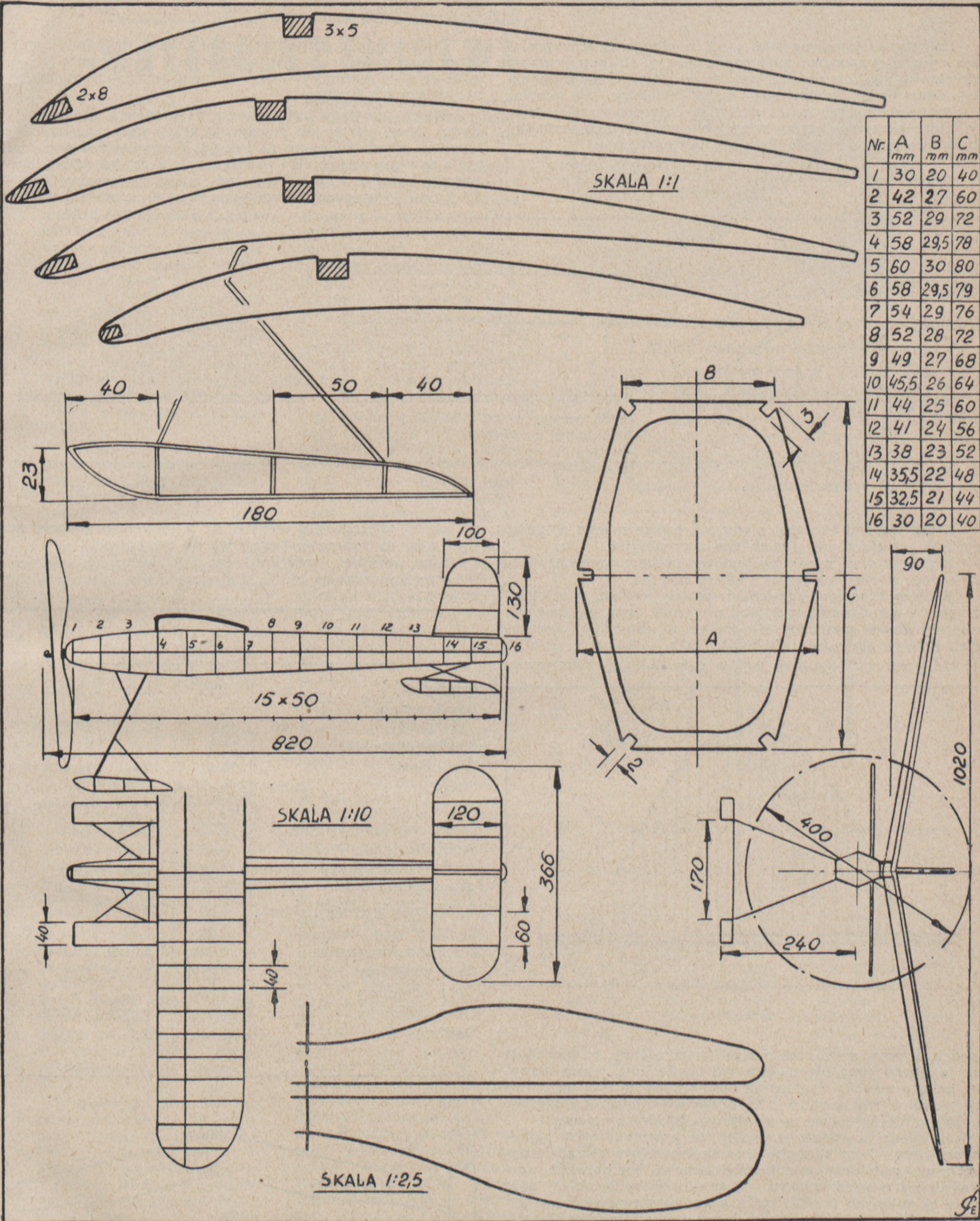
Jest to przebudowany, znany szybowiec szkolny typu A-2 (popularny „Patyk“ — patrz S'M Nr 9). Zespół silnikowy składa się z małego silnika motocyklowego o mocy 16 KM oraz śmigła pchającego, umieszczonego za płatem. Motoszybowiec startuje samodzielnie i osiąga szybkość przelotową 100 km/godz.



* * *

Towarzystwo współpracy z lotnictwem (DOSAW) przygotowuje rozdział nowego sprzętu szybowcowego dla wszystkich aeroklubów Związku Radzieckiego. Większość szybowców stanowią konstrukcje nagrodzone na specjalnym konkursie w ubiegłym roku. W roku bieżącym DOSAW rozpisała nowy konkurs na projekty: samolotu sportowego i szybowca—wiatrakowca.

REKORDOWY MODEL WODNOPŁATA WĘGIERSKIEGO



Nr.	A mm	B mm	C mm
1	30	20	40
2	42	27	60
3	52	29	72
4	58	29,5	78
5	60	30	80
6	58	29,5	79
7	54	29	76
8	52	28	72
9	49	27	68
10	45,5	26	64
11	44	25	60
12	41	24	56
13	38	23	52
14	35,5	22	48
15	32,5	21	44
16	30	20	40

MODEL REKORDOWY WODNOPŁATA WĘGIERSKIEGO

Model, którego plan zamieszczamy, zdobył w ubiegłym roku rekord długotrwałości lotu (23 min. 30 sek.) Wodnopłat ten skonstruował Fekete Antal, jeden z czołowych modelarzy węgierskich. Model jest konstrukcji nieskomplikowanej i odznacza się ptasim profilem typu B-6308-b.

Powierzchnia nośna — 15,5 dcm², obciążenie — 12,8 g/dcm², ciężar — 235,2 grama, ciężar gumy napędowej — 50 g.

Profile skrzydła podano w wielkości naturalnej. Do wykonania wręg kadłuba należy posługiwać się tabelką.

DLACZEGO BEZOGONOWIEC ?

II

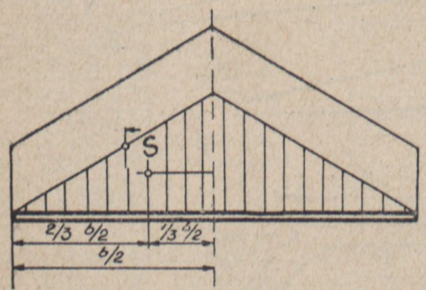
Dotychczas konstruowane modele bezogonowców posiadają rozkład wyporu przedstawiony na rys. 10 (powierzchnia zakreskowana). Ten rozkład wyporu w stosunku do eliptycznego daje opór indukowany o 133% większy, nie mówiąc o szkodliwym oporze końca skrzydeł, dającego wypór ujemny, który skrzydło jeszcze więcej obciąża. W tym wypadku obciążenie jednostkowe oblicza się jak następuje:

$$\text{obciążenie} = \frac{\text{waga modelu} + \text{wypór ujemny}}{\text{powierzchnia skrzydeł}}$$

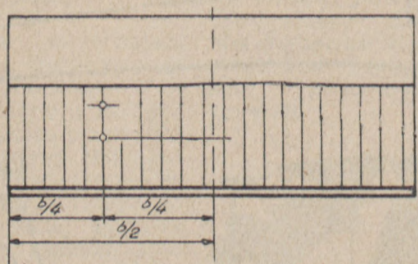
Dla przykładu rozpatrzmy cztery różne modele tej samej klasy i obliczmy ich właściwości lotne. Porównanie to wykaże nam, co możemy uzyskać budując bezogonowce oraz jak nie należy ich budować.

Model pierwszy jest normalnym modelem doświadczalnym. Drugi i trzeci to bezogonowce, ale ze złym rozkładem wyporu przedstawionym na rys. 10. Wszystkie cztery modele mają tę samą rozpiętość i powierzchnię skrzydeł. Obciążenie wynosi przy 1. 1,6 kg/m², zaś u bezogonowców (2 i 4) 1,5 kg/m². Bezogonowce wypadną zawsze lżejsze niż normalny model, dlatego dla modelu Nr 3 przyjęliśmy obciążenie 1,0 kg/m, co jeszcze jest możliwe do osiągnięcia.

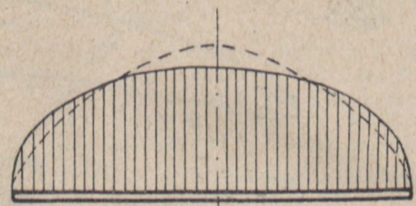
Stan atmosfery przyjmujemy, jak następuje: ciśnienie 760 mm, temperatura 18° C, stąd otrzymamy ciężar właściwy powietrza 1,15 kg/m³.



Rys. 9



Rys. 7

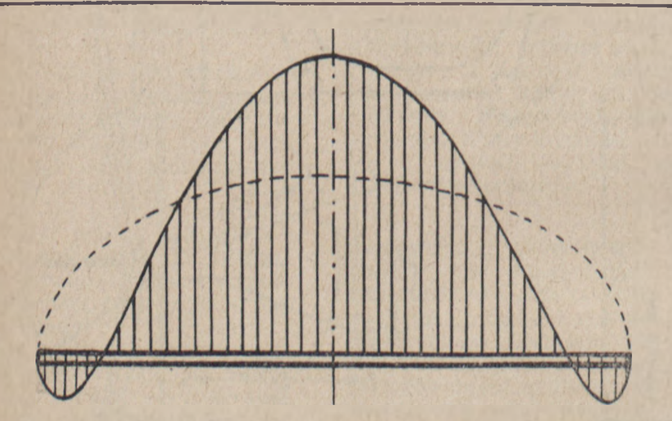


Rys. 8

Z tak dużymi oporami nigdy nie będzie można osiągnąć lepszych wyników, niż z modelami normalnymi.

Modelarz musi więc przy budowie bezogonowca największą uwagę zwrócić na dobry rozkład wyporu.

Będziemy musieli zmieniać profil wzdłuż rozpiętości (skręcenie aerodynamiczne), aby utrzymać opór indukowany w minimalnych granicach. Nie wolno np. dla mniej obciążonych końców skrzydeł, dla np. C_z 0,3 — 0,4 użyć profilu Gö 123, ponieważ jego opór jest za duży (0,03). Ten konieczny spadek wyporu nie można uważać za szkodliwy, bo powoduje on, że nawet przy przeciągniętym stanie lotu, końce skrzydeł będą pracowały jeszcze na normalnych kątach, utrzymując model w równowadze. Tą drogą właśnie można uzyskać modele mniej wrażliwe na gwałtowne podmuchy pionowe.

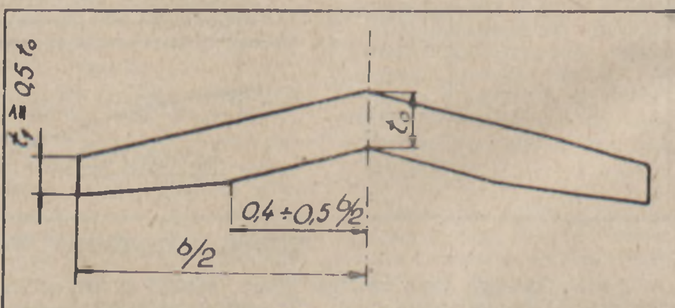


Rys. 10

MODEL		1	2	3	4
Rozpiętość	m	2,25	2,25	2,25	2,25
Powierzchnia skrzydeł	dcm²	48,6	48,6	48,6	48,6
Średnia głębokość	cm	21,6	21,6	21,6	21,6
Wydłużenie		10,4	10,4	10,4	10,4
Obciążenie	kg/m²	1,6	1,5	1,0	1,5
Profil		Gö 123	Gö 123	Gö 123	Gö 123
Ciężar modelu	kg	0,779	0,730	0,486	0,730
Średni C_z płata		0,86	0,667	0,671	0,472
Ciśnienie statyczne q	kg/m²	1,86	2,25	1,49	3,18
Szybkość	m/s	5,64	6,20	5,05	7,38
Cyrkulacja w środku	m²/sek.	6,69	6,70	5,48	7,98
C_z w środku płata		0,92	0,92	0,9[illegible]3	0,92
Opór indukowany		0,024	0,0149	0,0151	0,016
Opór profilowy		0,0135	0,0130	0,013	0,013
Opór szkodliwy		0,009	—	—	—
Opór całkowity		0,0465	0,0279	0,0281	0,029
Doskonałość		18,5	23,9	23,9	16,3

Jeśli chodzi o kształt skrzydła, to prostokąt jest najkorzystniejszy. Przy skrzydle prostokątnym łatwiej będzie nawet mniej zaawansowanemu modelarzowi, bez obliczeń, uzyskać dobry rozkład wyporu. W środku skrzydła należy użyć silnie sklepionych profili, które od połowy rozpiętości przejdą w profile płaskie, na końcach zaś damy dwuwypukłe, aby sprowadzić wypór do zera. Trzeba więc będzie skrzydła trochę skręcić.

Jeszcze lepsze będzie skrzydło o obrysie prostokątnym w części środkowej, a od połowy przechodzące w lekki trapez, jak to przedstawiono na rys. 11. Przy tym obrysie konieczne będzie również skręcenie skrzydła, jednak nie w tym stopniu jak przy skrzydle prostokątnym.



Rys. 11

(d. c. na ostatniej stronie okładki)

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Wczoraj byłem na uroczystym otwarciu. Na otwarciu olbrzymiej beczułki z nowym, wspaniałym, landrynkami pachnącym klejem celulozowym dla celów modelarskich. Uroczystość ta odbyła się w CSMM równocześnie z przejęciem wielu tysięcy wycinanek modeli kartonowych, wydanych staraniem Ligi Lotniczej, a wydrukowanych przez „Prasę Wojskową". Dwa poważne zmartwienia mamy więc poza sobą. Obecnie trzeba się tylko uzbroić w cierpliwość i śledzić ogłoszenia CSMM-u w SiM-ie o rozpoczęciu sprzedaży...

Doskonale się złożyło, że dostaniemy wycinanki jeszcze przed „Tygodniem Ligi". Będzie to jeszcze jeden środek popularyzacji lotnictwa.

W myśl instrukcji LL w „Tygodniu" będą brali udział wszyscy modelarze. Wszyscy — to znaczy ponad dwa i pół tysiąca dziewcząt i chłopców uczęszczających do 132 modelarni. (Kto by pomyślał, że aż tyle mamy placówek małego lotnictwa!).

Wszyscy więc modelarze będą demonstrować swoje prace i dorobek Ligi Lotniczej. W czasie „Tygodnia" odbędą się w wielu okręgach zawody eliminacyjne, które również powinny zgromadzić jak największą ilość młodych lotników. A więc: „Tydzień Ligi Lotniczej i zawody. Przyjemne połączone z pożytecznym.

Nikogo nie może zabraknąć tak, jak nie zabrakło modelarzy we wspaniałych pochodach Pierwszomajowych. Oglądałem właśnie przed chwilą zdjęcia nadesłane do redakcji przez bardziej czynne okręgi; oglądałem modelarzy kieleckich, warszawskich i poznańskich.

Przelatując nad Rybnikiem widziałem z lotu ptaka dobrze zorganizowany marsz modelarzy z jakimś ogromnym modelem szybowca. Jest to z pewnością dużą zasługą kol. Szymury. Przy okazji warto wspomnieć, że modelarze z Rybnika będą groźymi konkurentami na zawodach ogólnopolskich. Bardzo długo latają ich szybowce (ponad 5 minut!).

Nie wiem niestety, jak wyglądały obchody Pierwszomajowe u innych modelarzy, ale sądzę, że nie gorzej.

Chciałbym po „Tygodniu" móc wymienić wszystkie modelarnie w Polsce. I nie tylko wymienić, ale publicznie pochwalić za — na przykład: 1) wzorowe wystawy małego lotnictwa; 2) popularne pogadanki w szkołach w mieście i na wsi; 3) starannie opracowane gazetki szkolne z uwzględnieniem modelarstwa... i jeszcze, wiecie za co? — za popularyzowanie naszej prasy lotniczej.

W czasie ubiegłego tygodnia oświąty i prasy wiele okręgów nadesłało nam sprawozdania z przebiegu akcji upowszechnienia słowa drukowanego. Dzięki akcji modelarzy wiele egzemplarzy SiM-u zawędrowało na wieś i do małych miasteczek. Piękny przykład, godny do naśladowania również w Tygodniu Ligi Lotniczej.

A można to urządzić różnie. Na przykład każdy modelarz-lotnik ofiaruje swojemu mniej zamożnemu koledze jeden egzemplarz SiM-u w czasie „Tygodnia". Będzie to dar skromny co prawda, ale dopomoże do rozpowszechnienia w jeszcze większym stopniu prasy lotniczej.

Ciekawe będą wypowiedzi Kolegów - modelarzy, jak im się ta akcja udała!

* * *

W ostatnim numerze wojskowego „Przeglądu Lotniczego" płk. Henryk Krajewski pisze ciekawie o wyszkoleniu technicznym pilota, porównując dwie metody szkolenia pilotów: metodę angielską i radziecką.

Ciekawi jesteście na czym te dwie metody lub „szkoły" polegają? Na tym po prostu, że metoda angielska uważa pilota za część mechanizmu samolotu, nie zwracając uwagi na jego przygotowanie teoretyczne. Szkoła radziecka natomiast widzi w tej samej przecież maszynie — też pilota, ale pilota - człowieka, a nie mechanizm mięśni. Człowieka wyszkolonego doskonale, tak praktycznie jak i teoretycznie.

Dlaczego wspominam o artykule płk. Krajewskiego, który przecież dotyczy spraw technicznych i to w lotnictwie dużym — wojskowym? Wspominam dlatego, że istnieje wielkie podobieństwo wyżej wspomnianych metod szkolenia również i w małym lotnictwie (!).

Tak, proszę Kolegów, istnieje również „angielska szkoła modelarska", w której nie ma właściwie szkolenia, bo buduje się modele z gotowych planów i gotowych części, bo brak jest tam troski o wychowywanie młodzieży.

Przeciwstawieniem jest natomiast „szkoła radziecka". gdzie kadry młodzieży, zorganizowane w jednej młodzieżowej organizacji, wychowują się pod opieką państwa, nie płacąc za wynajęcie lotniska (jak to ma miejsce w Anglii), nie płacąc za materiał w domach pionierów...

Jeżeli będziecie przeglądać angielskie pisma modelarskie, nie znajdziecie ani słówka o wychowaniu i szkoleniu. Natomiast bardzo wiele przeczytacie o nowym śmigle niełamiącym się, które sprzedaje firma X czy Y.

W prasie radzieckiej śmigła niełamiące się nie zaciemniają pola jasnego widzenia. Śmigła niełamiące? Owszem. Nawet coś jeszcze bardziej wymyślnego, ale na drugim planie. Na pierwszym zaś dobro młodzieży, tej młodzieży, która przecież pokazała światu co potrafi w technice, bijąc prawie wszystkie rekordy międzynarodowe małego lotnictwa.

Obserwator

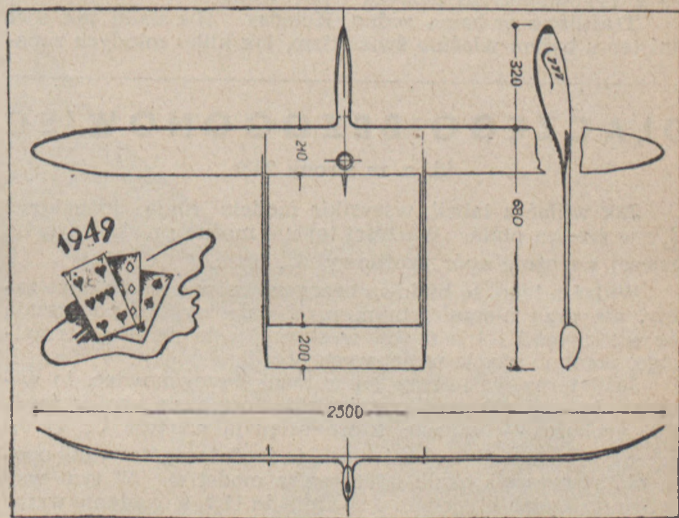
CO BUDUJĄ MODELARZE?



SZYBOWIEC WYCZYNOWY „TRZY SIÓDEMKI"

konstr. Stanisław Kalabiński — Kielce

Ciekawy i oryginalny model odznacza się wzorowym opracowaniem aerodynamicznym, zniżającym do minimum opory szkodliwe. Konstrukcja: sosna — sklejka. Profil skrzydła: Eiffel — 400 (zwichrzony na końcach). Stateczniki: Clark-Y (80%), ciężar w locie 750 g, obciążenie jednostkowe 14 g/dcm^2, wydłużenie: 11,9, V skrzydeł 10%. Dane w locie: (zmierzone) szybkość lotu — 4,1 m/sek, doskonałość — 15, szybkość opadania (bez warunków termicznych)—28,5 cm/sek.



POCZTA LOTNICZA

Przysłał do mnie bardzo miły list **Stanisław Falejewski, harcerz z Augustowa.** Wraz z kolegą swym **Henrykiem Osewskim** postanowili w drużynie założyć Koło Ligi Lotniczej. Jak pisze kol. Stanisław „...chcąc Koło LL umiejętnie prowadzić, trzeba do tego mieć pewną instrukcję, której ja nie posiadam. Proszę uprzejmie o przysłanie mi takiej instrukcji".

Do dzieła zabieracie się, Kolego, solidnie — jak widzę. Bardzo chętnie bym Wam opisał w ramach Poczty, jak założyć koło LL i jak je prowadzić, ale... musiałbym zarezerwować dla Was przynajmniej całą stronę SiM-u, a przecież i inni też czekają na odpowiedź.

Umówmy się: ponieważ wyłożyliście mi swą prośbę rzeczowo, „krótko i węzłowato", więc i ja w tym stylu udzielam Wam rady — napiszcie do Wydziału Propagandy Zarządu Głównego LL, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49 z prośbą o przysłanie instrukcji o zakładaniu kół LL (to są takie małe książeczki), a w krótkim czasie instrukcję tę otrzymacie (o to już się postara sam kierownik Wydziału). Pozdrowienia! Aha, poproście też o Statut LL!

Również „ligowy" list przysłał mi kol. **Leon Łapiński z Łap, pow. Białystok,** którego treść jest niemal identyczna z treścią listu kol. **Józefa Lipińskiego z Kielc.** Uważają oni, zresztą całkiem słusznie, że „mile widziana byłaby w związku z Tygodniem LL gazetka ilustrowana".

Trafiliście w samo sedno, Koledzy. Nie dalej jak dwa dni temu byłem właśnie świadkiem, jak kilku młodych zapalonych „ligowców" z Zarządu Głównego LL uwijało się przy ostatnich poprawkach, mającej się ukazać w związku z Tygodniem Ligi Lotniczej, fotogazetki ligowej. Podobała mi się bardzo; myślę, że i Wam również się spodoba. Gazetka ta powinna dotrzeć również i do Waszego koła LL, do którego z pewnością należycie.

„Kochana Redakcjo! (jak to mile brzmi). Proszę o podanie adresu CSMM, gdyż chciałbym tam zakupić parę potrzebnych mi artykułów. Oprócz tego: czy CSMM wysyła zapotrzebowane rzeczy za zaliczeniem pocztowym, czy też trzeba bezpośrednio wpłacać na konto?" — pisze kol. **Henryk Niećko z Ryk, pow. Garwolin.**

Tu muszę udzielić kilku wyjaśnień: Centralna Składnica Materiałów Modelarskich nie uwzględnia od 1 stycznia br. żadnych zamówień detalicznych, lecz zajmuje się wyłącznie sprzedażą materiałów hurtowo i — tylko modelarniom.

Każdy modelarz, pragnący nabyć materiały modelarskie w CSMM, musi się zgłosić do zarejestrowanej modelarni oraz za jej pośrednictwem w ramach zamówienia hurtowego może otrzymać materiały.

Nie trzeba wpłacać pieniędzy na konto PKO, gdyż wszystkie przesyłki są wysyłane za zaliczeniem pocztowym. Adres CSMM: Warszawa, Nowogrodzka 49. A więc — złóżcie zapotrzebowanie w Waszej modelarni, a ta z kolei wyśle ogólne zamówienie do Warszawy.

Za serdeczne pozdrowienia dziękuję.

A teraz pilna sprawa! Odpowiadam Kol. Kol. **Edmundowi Krysie z Sandomierza i Edwardowi Łabędzkiemu z Poznania,** którzy proszą o informacje w sprawie OSL.

Po pierwsze — sprostowanie: dokumenty trzeba składać w RKU do 30 maja br, a nie do 20, jak Wam mówiono. Koledzy, jak sądzę z listów, mogliby się dostać na podoficerski kurs strzelców pokładowych radio-telegrafistów w OSL. Nie martwcie się tym, że nie macie świadectwa szkolnego, niejeden je stracił w wojennej zawierusze. Podania Wasze będą mimo to przyjęte.

ZAR

TYLKO DLA PRENUMERATORÓW

32	55	72	69	51	13	67	58	69	21	46	55	35	57
70	45	35	14	40	66	66	37	45	20	26	34	28	68
49	26	17	67	49	15	40	43	35	45	56	48	56	67
47	30	26	46	57	49	66	16	66	48	24	49	31	12
67	(8)	49	66	57	54	34	68						

DLACZEGO BEZOGONOWIEC

(d. c. ze strony 232)

Jak widać z tabeli, wszystkie modele mają jednakowe C_z w środku płata. Wartości tej nie można przekroczyć, bo inaczej wzrośnie opór profilowy C_x

Widać z tego, że budowa bezogonowców posiada duże zalety, ale przy nieumiejętnym rozkładzie wyporu pogarszają się właściwości lotne nawet w stosunku do modelu normalnego, pomimo użycia najlepszych profili.

Jeśli teraz weźmiemy jakikolwiek bezogonowiec, to widzimy, że w środkowej części płata stosuje się profile średniej grubości — wklęsłe, które osiągają wartość $C_z = 0{,}9$ tylko kosztem dużych oporów, tak, że średni współczynnik oporu płata wyniesie około 0,026 (patrz model 4). W tym wypadku doskonałość modelu 4 spadnie do 11,2, a opadanie wzrośnie do 0,66 m/sek. Cyfry te odpowiadają rzeczywistości.

Bezogonowce podane w naszym przykładzie mają strzałę skrzydeł wynoszącą około 18°, co wystarcza do uzyskania dobrej stateczności. Środek ciężkości musi leżeć w takiej odległości od noska skrzydła, aby odległość środka ciężkości od noska $\leq$ K. tm.

Zbyt duża strzała nie jest korzystna, chyba dla szybkich modeli silnikowych.

Jeśli chodzi o polepszenie właściwości lotnych bezogonowców, to jak widać na przykładzie 1 i 2, można się sprzeczać, czy ma znaczenie wzrost doskonałości z 18,5 na 23,9 i zmniejszenie opadania z 0,309 na 0,269? Przecież wiemy, że obecne rekordy zostały ustanowione modelami, które miały o wiele gorsze właściwości.

Zadaniem więc modelarza będzie sprawdzenie w praktyce teoretycznej przewagi bezogonowca. Dopiero w praktyce zobaczymy, czy większa doskonałość i mniejsze opadanie dadzą rekordy. W każdym razie jest pewne, że szczytowe właściwości lotne możemy osiągnąć tylko — budując bezogonowce.

Na zdjęciu na okładce:

Kierownik Dziurzyński instruuje pilota Witkowskiego przed startem.

NA ZARZE:



Taki tłok, że nawet polatać nie można...

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr **Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr**

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn., Warszawa.

Nr 896 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-77032

Cena zł 15